MR. CHAIRMAN (THIRU S. KANDAPPAN): Under Rule 139 (1) of the Assembly Rules, I nominate the Hon. Thiru O. P. Raman, Minister for Electricity and Minister in-charge of the Bill as a member of the Joint Select Committee.

(ஊ) தமிழ் நாடு 1972-ம் ஆண்டு மோட்டார் வாகனங்கள் வரி விதிப்பு (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை) சட்ட முன்வடிவு 20/1972.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN: Mr. Speaker, Sir, I beg to move that the Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, *1972 (L.A. Bill No. 20 of 1972), be taken into consideration.

While presenting the Budget for 1972–73, the Chief Minister announced the decision of the Government to levy a surcharge of ten per cent on the tax payable under the Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation Act, 1931, and the proceeds of this measure will be credited to a fund called 'The Tamil Nadu Rural Road Development Fund'. This fund will be utilised solely for the development and maintenance of public roads in rural areas.

The representatives of the Tamil Nadu Lorry Owners' Federation represented to the Chief Minister that the surcharge of ten per cent imposed on lorries should be cancelled. The Chief Minister considered their request sympathetically and announced in the Assembly on the 30th March 1972, the decision of the Government to reduce the surcharge from ten per cent to five per cent in respect of lorries.

The levy of surcharge will be at the rate of five per cent of the tax leviable under the Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation Act, 1931, on every goods vehicle and ten percent of the tax on every other vehicle except motor cycles and scooters. This measure will take effect from 1st April 1972.

With these words, Sir, I commend the Bill for consideration and acceptance by the House.

(Mr. Speaker in the Chair)

---

* Published in the Tamil Nadu Government Gazette Extra-ordinary, dated 3, 4.

1972 ஏப்ரல் 6]

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: சார், இந்த மோட்டார் வாகனங்கள் வரி விதிப்பு மசோதாவின் மீது ஒருசில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். கனம் அமைச்சரவர்கள் சொல்லியதுமாதிரி வரவு-செலவுத் திட்டத்திலே மோட்டார் வாகனங்களுக்கு 10% சர்சார்ஜ் போடுவது என்று முடிவு கட்டி விட்டார்கள். அன்றைக்கே நான் சொன்னேன், உங்களுக்கும் மோட்டார் காரர்களுக்கும் ஏதோ பிடிக்கவில்லை போலிருக்கிறது, எப்பொழுதும் அவர்கள் தலைமேல் விழுவது எப்படி பரிதாபத்திற்குரியது என்பதை யோசிக்க வேண்டு மென்று முன்பே சொன்னேன். ஏன் இதைச் சொல்கிறேன் என்றால், வரிபோடும் கொள்கையில்கூட அதனால் தமிழக வியாபாரிகள் பாதிக்கப்படுவார்களா, பாதிக்கப்பட மாட்டார்களா என்பதை யோசனை செய்து போட வேண்டும். அண்டை மாநிலங்களிலே என்ன வரி விதிக்கிறார்கள், நாம் என்ன வரி விதிக்கிறோம், இதனால் நம்முடைய மாநிலத்தில் தொழில் பாதிக்கப்படுமா என்பதை யெல்லாம் ஆராய்ந்து பார்த்து அதற்குப் பிறகு வரிகளைப் போடவேண்டுமே யொழிய ஏதோ வரிபோடுகிறோம், வரிபோடுகிறோம் என்று போட்டுக்கொண்டே போனால் என்ன விளைவுகள் ஏற்படும்? 1-4-1972 ஆம் தேதியிலிருந்து லாரிகள் அத்தனையும் நிறுத்தப்பட்டன. இரண்டு மூன்று நாட்கள் எல்லா வியாபாரங் களும் ஸ்தம்பித்துப் போய்விட்டன. காய்கறிகளின் விலைகளெல்லாம் எக்கச் சக்கமாக ஏறிவிட்டன. காரணம் என்னவென்றால் 10% என்றால் தாங்க முடியாது என்று கருதி அத்தனை லாரி ஓனர்களும் ஒன்றாகச் சேர்ந்து—சாதா ரணமாக அவர்களை ஒன்று சேர்ப்பதே கஷ்டம், எல்லாம் நெல்லிக்காய் மூட்டை களைப்போல் சிதறியிருப்பார்கள்—அவர்கள் இந்தக் கஷ்டத்தைப் பொறுக்க முடியாமல் ஒன்று சேர்ந்தார்கள். முதலமைச்சரைப் பார்த்து இந்த வரி கடுமையானது, தாங்க முடியாது என்று சொன்னார்கள். ஏதோ அவர்களின் சாமர்த்தியத்தால் 5% என்று குறைக்கவைத்து பிறகு சமாளித்துக் கொள் ளலாம் என்று எப்படியோ லாரிகளை ஓடவிட்டார்கள்.

ஆனால் நிலைமை என்னவென்று பார்க்க வேண்டும். ஆந்திராவிலே 7 டன் லாரிக்கு 760 ரூபாய் குவார்ட்டருக்கு. அதேபோல் பென்ஸ் 10 டன் லாரிக்கு 860 ரூபாய் ஒரு குவார்ட்டருக்கு. 760 ரூபாய் ஆந்திராவிலே இருக்கும் லாரிக்கு தமிழ்நாட்டிலே 937 ரூபாய் 50 காசு. எவ்வளவு வித்தியாசம் இருக் கிறது பார்த்தீர்களா? 50 மைல் தாண்டினால் ஆந்திரா எல்லை வந்துவிடுகிறது. ஆந்திராவிற்கும் தமிழ்நாட்டிற்கும் உள்ள டாக்ஸ் 760 per quarter and 920 per quarter என்றால் கிட்டத்தட்ட 150, 160 ரூபாய் அதிகமாக ஆகிறது. 150 ரூபாய் ஒரு குவார்ட்டருக்கு என்றால் அதை நான்கால் பெருக்க வேண்டும், வருஷத்திற்கு 1,000 ரூபாய், 1,500 ரூபாய் அதிகமாகக் கொடுக்க வேண்டு மென்றால், தொழில் நடத்துபவர்கள் தொழிலை நடத்த வேண்டுமென்றால், தமிழ் நாட்டில் தொழில் வளர வேண்டுமென்பதற்கு எடுக்கிற கொள்கையா இது

என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். ரொம்ப யோசனையுள்ளவர்களெல்லாம் சித்தூருக்குச் சென்று ரெஜிஸ்தர் செய்துவிட்டு வந்து விடுவார்கள். இப்பொழுது தமிழ்நாட்டில் கார் சேல்ஸ் டாக்ஸ் வைத்தால் ஏபிஎன் நெல்லூர் என்று ரெஜிஸ்தர் செய்துவிட்டு வந்துவிடுகிருர்கள். ஆகவே வரிக் கொள்கையில் புத்திசாலித்தனத்தோடு போட வேண்டும். இருப்பதை இழப்பது மாதிரி வரி போட்டால் அதை எப்படி ஏற்றுக் கொள்வது ?

10 டன் ஃபர்கோ, லேலண்ட்டுக்கு 850 ரூபாய் இருக்கிற காலத்தில் இங்கே 1,177 ரூபாய் 50 காசு. ஏற்கனவே கிட்டத்தட்ட 300 ரூபாய் வித்தியாசம் இருக்கிறது. எனவே 5 ஸ்டேட்டிலே ஓட்டுவதற்கு ரூட் வாங்கிக்கொண்டு, ஆந்திராவிலே ரூட் வாங்கிக்கொண்டு எல்லாம் தமிழ்நாட்டிலே ஓட்ட ஆரம்பித்தால் நமக்கு வருமானத்திற்கு வருமானமும் போகும், தொழிலுக்கும் பாதகம் ஏற்பட்டு, தொழிலாளர்களும் பாதிக்கப்படுவார்கள் என்றால் இது என்ன புத்திசாலித்தனமான கொள்கை என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

பேட்டரிக்கு நாம் சேல்ஸ் டாக்ஸ் 15 சதவீதம் ஆகப் போட்டிருக்கிறோம். இதே பேட்டரிக்கு ஆந்திராவில் 10½ சதவீதம் சேல்ஸ் டாக்ஸ், மைசூரில் 12 சதவீதம், ஆனல் தமிழகத்தில் மட்டும் 15 சதவீதம். இப்படி எல்லா வகையிலேயும் அண்டை மாநிலங்களையாவது பார்க்க வேண்டும். டெல்லி, யு.பி.-க்குப் போக வேண்டாம். பக்கத்திலிருக்கின்ற கேரளா, மைசூர், ஆந்திரா, தமிழகம் இவைகளிலே இருக்கும் டாக்ஸ்களாவது ஏறக்குறைய ஒரே மாதிரியிருந்தால் நல்லது. அதை விட்டுவிட்டு இன்றைக்கு பாவம், தமிழ் நாட்டிலுள்ள லாரிக்காரர்கள்தான் பாவம் செய்தவர்கள் மாதிரி எல்லாத் துறைகளிலேயும் அவர்களை வாட்டிவதைப்பது மாதிரி வரிக் கொடுமை அதிகரித்தால் அது நியாயம் அல்ல. கனம் முதலமைச்சரவர்கள் 5 சதவீதம் அல்லது முழுவதையும் 10 சதவிகிதத்தையுமே எடுத்திருக்க வேண்டும். பஸ்ஸுக்காவது ஒரு சீட்டுக்கு 10 ரூபாய் என்று ஏற்றுவதால் நஷ்டமில்லை என்று ஒத்துக் கொண்டாலும்கூட, இந்த லாரிக்காரர்களைப் பொறுத்தவரையில் இப்பொழுது 300, 400 ரூபாய் அளவிற்கு வித்தியாசம் இருக்கும்பொழுது மேலும் 5 சதவிகிதம் போடுவது புத்திசாலித்தனம் அல்ல. டயர்களெல்லாம் விலை ஏறியிருக்கின்றன. லாபம் கிடைப்பது அவ்வளவு சுலபமான காரியம் அல்ல. இந்த நிலையிலே மொபைல் கோர்ட் வேறு வைத்திருக்கிருர்கள். மூலைக்கு மூலை நின்று, லாரியைக் கண்டால் போதும், உடனே நிறுத்தி 150, 200 ரூபாய் தீட்டிவிடுகிருர்கள். இந்த மாதிரி எல்லாம் அவர்கள் தீராத கஷ்டத்தைப் பட்டுக் கொண்டிருக்கிருர்கள். ஆகவே, இதை யெல்லாம் சிந்தித்துப் பார்த்து இந்த ஐந்து பர்சன்ட் வரியால் எத்தனை லட்சம் வந்துவிடப்போகிறது என் பதைக் கணக்கில் கொண்டு இந்த லாரித் தொழில் தமிழ்நாட்டை விட்டுப்

பறக்காமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும். ரோடு போடுவதற்காக இதைப் போடுவதாகக் கூறுகிறுர்கள். 397 கோடி ரூபாய்க்கு வருமானம் வருகிறதே, அதிலிருந்து ரோடு போடக்கூடாதா? பிச்சைக்காரர்களுக்குச் செலவழிக்க குதிரைப் பந்தயத்திற்கு வரி போடுகிறோம் என்று சொல்லுகிறுர்கள். 397 கோடி ரூபாய் வருமானத்திலே பிச்சைக்காரர்களுக்கு இந்த அரசு செலவழிக்கக் கூடாதா? இந்த 397 கோடி ரூபாய் வருமானம் எதற்காக? ரோடு போட, பள்ளிக்கூடம் கட்ட, ஆஸ்பத்திரி கட்ட ஆகியவற்றுக்காகத்தானே இந்த வருவாயைப் பயன்படுத்த வேண்டும். ஆகவே அரசாங்கம் இந்த லாரிக் கார்ர்களுக்குப் போடப்பட்ட வரியைப் பற்றி மீண்டும் மறுபரிசீலனை செய்து கைவிட முடியுமா என்று யோசித்துப் பார்ப்பது வரவேற்கத்தக்கதாக இருப்பதோடு புத்திசாலித்தனமாகவும் இருக்கும்.

ஸ்கூட்டருக்கு வரி விலக்கு கொடுத்திருக்கிறுர்கள். கார்களுக்கும் கொடுக்க வேண்டும். வருஷா வருஷம் வரி ஏறிக் கொண்டே போகிறது. Car is not a luxury. It is a necessity. நம்முடைய வேலைகளைத் துரிதமாகக் கவனிக்க ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோர் இடத்திற்குப் போக அது அத்தியாவசியமான ஒன்ருக இருக்கிறது.

ஆம்னி பஸ்ஸுக்கு 35 ரூபாய் சீட்டுக்கு இருந்ததை சீட்டுக்கு 100 ரூபாய் என்று உயர்த்தினுர்கள். அவர்கள் யாத்திரைக்கு வருகின்றவர்களை அழைத்துப் போவதற்காக வைத்திருந்த அந்த பஸ்களை பிறகு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களாக மாற்றி மதுரை போன்ற இடங்களுக்குச் செல்லுவதற்காக ரயில்வே ஸ்டேஷன் பக்கத்திலே நின்று கொண்டு ரயிலில் போக முடியாதவர்களை ஏற்றிக் கொண்டு சென்றுர்கள். அதையும் ஓட்டக்கூடாது என்று தடுத்து விட்டார்கள். 100 ரூபாய் வரி கட்டிக் கொண்டு எப்படி அவர்களுக்குக் கட்டுப்படியாகும் யாத்திரை பஸ்ஸாக விடுவதற்கு. மறுபடியும் அவர்களுக்கு சீட்டுக்கு 35 ரூபாய் வரி என்று ஆக்க வேண்டும். அப்போதுதான் அவர்கள் யாத்திரை கூட்டத்தை அழைத்துக்கொண்டு போவார்கள்.

நீங்கள் கடைப்பிடிக்கிற வரிக் கொள்கை சிறு தொழில்களைப் பாதிக்கக் கூடிய சூழ்நிலையில் இருக்கிறது. நீங்கள் கடைப்பிடிக்கும் வரிக் கொள்கையால் தொழில் வளராது. ஏற்கனவே இருக்கும் தொழில்களும் மந்த நிலைக்குப் போய்விடும். இருக்கின்றவர்களும் ஆந்திராவுக்குப் போய்விடுவார்கள், கேரளவுக்குப் போய்விடுவார்கள், மைசூருக்குப் போய்விடுவார்கள். அந்தத் தொழில் வளர மோட்டார் வாகன வரியைக் குறைப்பது பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் மீண்டும் யோசித்து இப்போது அதிகப்படியாகப் போடப்பட்ட வரியைக் கைவிட வேண்டுமென்று கேட்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

THIRU K. M. SUBRAMANIAM : Sir, I have only to add to the suggestions already made by our Deputy Leader. Sir, the Government should have thought about the enhancement of surcharge on foreign luxury cars. As this is a Socialistic Government, a distinction should be drawn between necessities and luxuries. To-day I know that almost every upper middle class person is using his car for his work and that is the usual Indian car. But there are hundreds of people who are using luxury cars. Why not the Government increase the surcharge or levy additional surcharge on luxury cars and give up the taxation on lorries.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, இந்தச் சட்ட முன்வடிவை ஏகமனதாக நிறைவேற்றித் தருவார்கள் என்றுதான் எதிர்பார்த்தேன். ஆனால் இதிலும் பேச இடம் இருக்கிறது என்ற முறையில் மாண்புமிகு காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர் அனந்தநாயகி அவர்கள் பேசுகிறபோது எனக்கு உண்மையிலேயே ஆச்சரியமாக இருந்தது.

வரி விதிப்பதிலே புத்திசாலித்தனமாக நடந்து கொள்ள வேண்டுமென்று அவர்கள் சொன்னார்கள். பஸ் முதலாளிகளுக்கும், ஆம்னி பஸ்காரர்களுக்கும், லாரிச் சொந்தக்காரர்களுக்கும் வரி விதிக்காமல் இருப்பதுதான் புத்திசாலித்தனம் என்றால் அந்த புத்திசாலித்தனம் இந்தச் சர்க்காருக்குத் தேவையில்லை என்பதை முதலில் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : வரி விதிக்காமல் இருப்பது புத்திசாலித்தனமாக இருக்கும் என்று நான் சொல்லவில்லை. அண்டை மாநிலங்களில் இருக்கும் வரிக்கும் நம்முடைய வரிக்கும் அதிக வித்தியாசம் இல்லாதபடி வரி போடுவதுதான் புத்திசாலித்தனம் என்று சொன்னேன். அந்த புத்திசாலித்தனம் இவர்களுக்குத் தேவையில்லை என்றால் தாராளமாகக் கைவிட்டு விடட்டும். நாங்கள் யோசனை சொல்ல முடியுமே தவிர, அதைப் புத்திசாலித்தனமாக ஏற்பதோ, ஏற்காமல் இருப்பதோ உங்கள் உரிமை.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : புத்திசாலித்தனத்திலிருந்து இப்போது யோசனை சொல்ல முன் வந்திருப்பதற்காக என்னுடைய மகிழ்ச்சியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : புத்திசாலித்தனம் இருந்தால்தான் யோசனை சொல்ல முடியும்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: புத்திசாலித்தனம் இப்போது அவர்களிடத்தில் இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அவர்கள் பேசுகின்றபோது பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு விதிக்கப்பட்ட உபரி வரியைப்பற்றி ஒன்றும் தெரிவிக்கவில்லை. ஆம்னி பஸ் பற்றிச் சொன்னார்கள். இப்போது வந்திருக்கும் சட்ட முன்வடிவில் ஆம்னி பஸ்களைப் பற்றி எடுத்துச் சொல்ல வேண்டிய தேவை அதிகம் இல்லையென்று கருதுகிறேன். பொதுவாக, லாரிகள், ஆம்னி பஸ்கள் பற்றி எடுத்துச் சொல்லும்போது அண்டை மாநிலங்களில் உள்ள வரி விதிப்பு முறை பற்றியெல்லாம் எடுத்துச் சொன்னார்கள். அகில இந்திய மட்டத்திலிருந்து அண்டை மாநிலங்கள் மட்டத்திற்கு வந்ததற்காக. குறிப்பாக தென்னாட்டைச் சேர்ந்த மாநிலங்களுக்கு வந்திருப்பதற்காக நன்றி செலுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அவர்களுக்குத் தெரிவிக்க விரும்புவது—நமக்கு அண்டை மாநிலம் என்றால் ஆந்திர மாநிலம் மட்டும்தான் என்று பாதியாகப் பூகோளத்தைக் குறைத்துக் கொள்ளக்கூடாது என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அண்டை மாநிலமாக மைசூர் மாநிலம் இருக்கிறது, கேரள மாநிலம் இருக்கிறது. இந்த மாநிலங்கள் அனைத்தையும் எடுத்துப் பார்க்கின்றபோது ஃபார்கோவுக்கு விதிக்கப்பட்ட வரியை எடுத்துச் சொன்னார்கள்.

நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன், ஃபார்கோவுக்கு வரி—தமிழ்நாட்டில் 865 ரூபாய், மைசூரில் 825 ரூபாய், கேரளத்தில் 810 ரூபாய், ஆந்திராவில் 760 ரூபாய், மற்றபடி பென்ஸ், லேலண்ட் வண்டிகளுக்கு வரி—தமிழ்நாட்டில் 1,090 ரூபாய்; மைசூரில் 1,125 ரூபாய்; ஆந்திராவில் 880 ரூபாய்; கேரளாவில் 930 ரூபாய். ஆந்திராவில் குறைவாக இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். மைசூர் மாநிலத்தைப்பற்றிச் சொல்லவில்லை. மைசூர் மாநிலத்தில் நம்மைவிட அதிகமாக இருக்கிறது.

தனக்குச் சாதகமான புள்ளி விவரத்தை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தந்துவிட்டார்கள் என்ற குற்றச்சாட்டுக்கு அவர் இலக்காகக் கூடாது.

கர்நாடக மாநிலத்திலும், ஆந்திரா மாநிலத்திலும் விட்டு விட்டார்கள் என்று கூடச் சொல்ல முடியாது. குறிப்பாக, தென்னக மாநிலங்களில் கேரளத்திலும், தமிழகத்திலுந்தான் முழு வடிவான வரவு செலவுத் திட்டம் அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆந்திராவிலும், மைசூரிலும் அந்தச் சர்க்கார் என்னென்ன வரி விதிப்புக் கொள்கைகளை எப்படி நிர்ணயிக்கப் போகிறார்கள் என்பதை வருகின்ற காலந்தான் சொல்லவேண்டும். இப்போது அவர்கள் அளித்திருப்பது இண்டரிம் பட்ஜட்தான். ஆகவே, அதை எடுத்துக்கொண்டு வாதிடுவதில் பயன் இல்லை என்றுதான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இந்த வரி விதிப்புகளைப் பொறுத்தவரை தாங்குபவர்கள் மீது வரி விதித்து தாங்க முடியாதவர்களுக்கு நன்மை செய்வதை லட்சியமாக, கொள்கையாகக் கொண்டிருக்கிறோம். அந்த வகையில்தான் இந்த வரி விதிப்பு இப்போது கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. அதுமட்டுமல்ல. எந்தவித வசதியும் இல்லாமல் பின்தங்கிய பல்வேறு தமிழகத்தின் கிராமங்கள் சாலை வசதி கூட இல்லாமல், சொல்லப் போனால் மருத்துவத்திற்காக நகருக்குச் செல்ல வேண்டுமென்றால் கூட செல்ல முடியாத நிலைமையில் லட்சக் கணக்கான, கோடிக் கணக்கான மக்கள் இருக்கிறார்கள் என்பதை உணர்ந்து இந்த வரவு-செலவுத் திட்ட உரையிலேயே, இந்த நிதி கிராமப்புற சாலைகளின் மேம்பாட்டுக்காக ஒதுக்குவதற்கான நிதியாக உருவாகும் என்று முதலமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். யாருக்கு வரி போடுகிறோம் என்பதைப் பார்ப்பதைவிட, இதனால் யாருக்கு நன்மை கிடைக்கப் போகிறது என்பதைப் பார்த்தாலே, இந்த வரி போடப்பட்டதன் பலனை யார் யார் அனுபவிக்கப் போகிறார்கள் என்பதை உணர்ந்து கொள்ள முடியும்.

மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் இதை அறிவித்த உடனேயே அண்டை மாநிலத்தில் இருப்பவர்கள் மட்டுமல்ல; வட இந்திய மாநிலத்தில் இருந்துகூட இதைப் பாராட்டினார்கள். வரவு செலவுத் திட்டத்தை இந்த அவையில் வைத்தபோது,

Mr. Karunanidhi's budget speech was noteworthy for a number of ameliorative measures he announced and the further radicalisation of land reform legislation. The new levies announced have sensibly been related to specific programmes of expenditure. The additional receipts from the motor vehicles tax are being earmarked for the rural road development.'

என்று "இந்துஸ்தான் டைம்ஸ்" பத்திரிகையில் பாராட்டி எழுதியிருக்கிறார்கள். "நேஷனல் எரால்டு" பத்திரிகையின் தலையங்கத்தில்,

'Taxation measures in Tamil Nadu are mild'

என்று கூறியிருக்கிறார்கள்.

நான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்,

They are not wild.

Taxation measures of Tamil Nadu are mild and they are related to specific programmes of expansion; for instance the additional receipts from the Motor Vehicles Tax will be set apart

for Rural Road Development Fund and the additional receipts from enhanced Betting Tax will be added to the Beggar Rehabilitation Fund.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI: It cannot but be mild because we cannot bear any more taxation.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN: This is the information of an Economist not in our State, but in other State.

பத்திரிகையின் பெயர் நாஷனல் ஹெரால்ட்.

இதன் மூலம் வருகிற நிதியை ஒரு ஃபண்டாகப் போட்டு கிராமங்களில் ரோடுகளுக்காக மட்டும் செலவழிக்க இருக்கிறோம். உறுப்பினர் அவர்கள் பேசும்போது இந்தப் பணத்தைக் கொண்டுபோய் ஆஸ்பத்திரிகள் கட்டுவீர்கள், பள்ளிக்கூடங்கள் கட்டுவீர்கள், அந்த வசதிகளைச் செய்வீர்கள் என்று அடுக்கடுக்காக சொன்னார்கள். சாலைகள் வசதிக்காக மட்டும் செலவழிக்கப்படும்.

எந்த லாரி உரிமையாளர்கள், எந்த பேருந்து உரிமையாளர்கள், எந்த கார் ஓனர்ஸ் இவர்களுக்கெல்லாம் சாலைகள் மிகவும் பயன்படுகின்றனவோ அவர்களுக்குப் பயன்படுகிற வகையில்தான் இந்தச் சாலைகளின் மேம்பாட்டை உருவாக்குவதற்காக அவர்களிடமிருந்து நிதி சேர்க்கிறோம்.

லாரிச் சொந்தக்காரர்கள் கஷ்டப்பட்டுவிட்டதாகச் சொன்னார்கள். லாரிகளின் எண்ணிக்கை குறைந்துவிட்டதா என்று கணக்குப் பார்த்தேன். பஸ்களின் எண்ணிக்கை குறைந்துவிட்டதா என்று கணக்குப் பார்த்தேன். அப்படிப் பார்க்கும்போது அடிதடிகள், போட்டி குறைந்தபாடில்லை. அதிலிருந்து அந்தத் தொழில் நசிந்துவிட்டதாக நம்மை நாமே ஏமாற்றிக்கொள்வதில் எந்த விதமான பலனுமில்லை என்பதை நான் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. கே. எம். சுப்பிரமணியம் அவர்கள் பேசும்போது வெளிநாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்படுகிற கார்களுக்கு இன்னும் அதிக வரி விதிக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திருமதி அனந்தநாயகி அம்மையார் அவர்கள் கார் சாதாரண தேவைக்குப் பயன்படுகிற ஒரு பொருள், ஆகவே காருக்கு வரி விதிப்பது பொருத்தம்தானா என்று அவர்கள் கேட்டார்கள். ஒருவேளை திரு. கே. எம். சுப்பிரமணியம் அவர்களது சோஷலிஸக் கொள்கை வெளிநாட்டுக் கார்களோடு நின்று விடுகிறது என்று நான் கருதுகிறேன்.

இந்தச் சர்க்காரைப் பொறுத்தவரையில் ஸ்கூட்டர் வைத்திருப்பவர்கள், மோட்டார் சைக்கிளைப் பயன்படுத்துகிறவர்கள் இவர்களை நடுத்தர மக்களாகக் கருதுகிறோம். கார் வைத்திருப்பவர்கள், ஆயிரம் ரூபாய் போட்டு யானை வாங்குகிறவன் ஆறு காசு போட்டு அங்குசம் வாங்கமுடியாதா என்று சொல்வார்களே அதேபோல், இந்த வரியைத் தாங்கிக் கொள்வார்கள். உள்நாட்டுக் காரானாலும்சரி, வெளிநாட்டுக் காரானாலும்சரி ஒரே விதமான வரி விதிப்புக் கொள்கையை இந்த சர்க்கார் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறது.

இந்த சர்சார்ஜ்க்கு மேல் எக்ஸ்ட்ரா சர்சார்ஜ் போடமுடியுமா என்று திரு. கே. எம். சுப்பிரமணியம் அவர்கள் கேட்டார்கள். வெளிநாடுகளில் இருந்து இறக்குமதி செய்யப்படுகிற கார்களுக்கு இதுபற்றி மறுபடியும் யோசித்தால்கூட நன்றாகயிருக்கும் என்று நானும் கருதுகிறேன்.

இன்றைய சூழ்நிலையில் ஸ்கூட்டர், மோட்டார் சைக்கிள் தவிர எல்லா வாகனங்களுக்கும் 10 சதவீதம் என்றும், லாரிகளுக்கு இருக்கிற சூழ்நிலையைப் பொறுத்து அவர்கள் 5 சதவீதம் வரியும் தரவேண்டும் என்று தெளிவாக அரசு தெரிவித்திருக்கிறது. இதன் மூலம் கிட்டத்தட்ட இந்த ஆண்டு ரூ. 1,35,00,000 உபரி நிதியாக சர்சார்ஜ் மூலம் வரும் என்று எதிர்பார்க்கிறோம். இது அனைத்தும் கிராமப்புறங்களில் உள்ள சாலை மேம்பாட்டு வசதிக்காகப் பயன்படுத்தப்படுமே தவிர வேறு எதற்கும் பயன்படுத்தப்படாது. கிராம மக்களின் தன்மையை, வசதியை மனதில் கொண்டு எல்லா உறுப்பினர்களும் இதை ஆதரித்து நிறைவேற்றித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER: The question is:

"That the Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1972 (L.A. Bill No. 20 of 1972) be taken into consideration.

The motion was put and carried and the Bill was taken into consideration clause by clause.

Clause 2 was put and carried.

Clause 1, the Enacting Formula and the Long Title were put and carried.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDAN: Sir, I move:

"That the Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1972 (L.A. Bill No. 20 of 1972) be passed.

The Motion was put and carried and the Bill was passed into law.